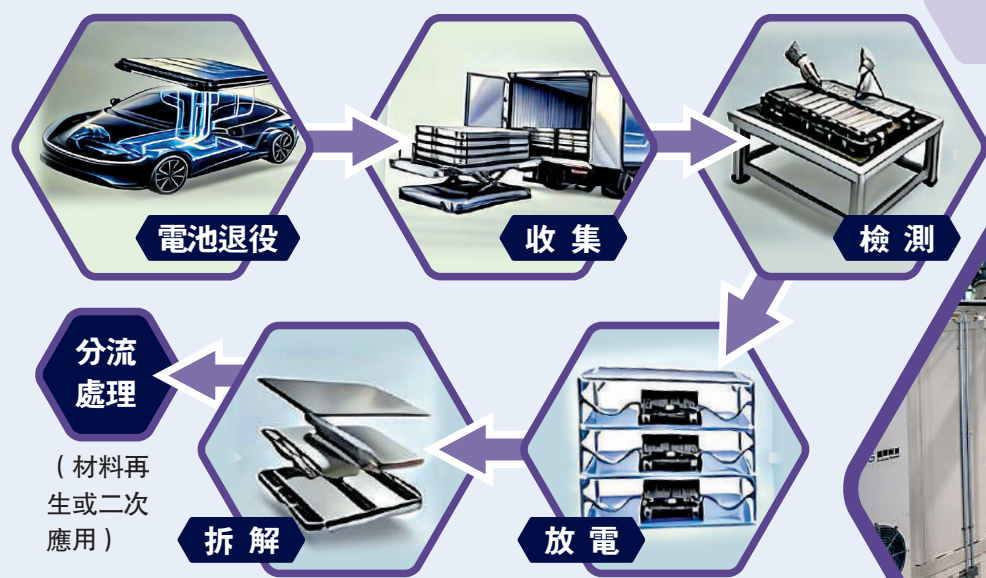


退役電池變「黑金」 港首座動力電池處理廠啟用

電動車電池循環利用流程



動力電池處理設施小資料



佔地面積：約9420平方米

發展歷程：2024年啟動建設，2026年6月全面投入營運

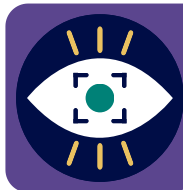
年處理產能：10000公噸／年（相當於約20000至30000組退役電動車動力電池）

核心技術：引進德國先進專利技術，升級為「電池材料智能生產線」，實現將退役電池轉化為高純度「再生黑粉」（Black Mass）

資料來源：晉景新能

處理廠將回收報廢的電動車電池，循環再造原材料，賦能新電池生產，實現動力電池循環利用。
大公報記者何嘉駿攝

焦點新聞



本港電動車日益普遍，處理退役電池成為不可忽視的問題。香港首間動力電池處理設施昨日正式開幕，預計每年可處理10000公噸退役電池，轉化為「再生黑粉」，突破過去依賴出口處理退役電池的局限，實現從「消費端」邁向「循環端」的轉型。

行政長官李家超表示，這標誌着香港電動車電池回收與資源再生工作邁出關鍵一步，為綠色經濟發展注入新動力。他指出，本地再生材料將會供應內地和海外市場，本港有條件成為區域供應鏈的重要一環。

大公報記者 黃佩琳

李家超：為綠色經濟注入新動力

香港首間動力電池處理設施位於香港新界屯門環保園，由晉景新能控股有限公司旗下的晉陽國際（香港）營運，採用全自動電池材料生產線，結合人工智能方案，為本地退役電動車電池進行環保處置，轉化為可循環再造的電池原材料，預計每年可處理10000公噸退役電池，相當於約20000組電動車電池，將其轉化為電池黑粉，供應內地及周邊地區，促進電動車產業發展。

預計每年處理20000組電池

數據顯示，過去五年，香港電動車數量增長速度驚人。電動車電池陸續進入退役高峰期，建立規範化、規模化回收處理體系成為綠色轉型的重要環節之一。

行政長官李家超昨日視像致辭表示，香港首間動力電池處理設施開幕，標誌香港電動車電池回收與資源再生工作邁出關鍵一步，為本地綠色經濟發展注入全新動力。他提到，去年施政報告提出推動該設施落戶環保園，設施順利開幕，是「有為政府」與「高效市場」結合的成果，既助力香港壯大綠色產業、完善再生資源體系，同時創造就業機會，增強整體經濟活力。

再生材料供應內地和海外 可成區域供應鏈重要一環

「本地再生材料將會供應內地和



▲香港首間動力電池處理設施位於屯門環保園，預計每年可處理10000公噸退役電池。
大公報記者何嘉駿攝

海外市場，有條件成為區域供應鏈的重要一環。」李家超表示，粵港兩地政府的環保部門去年共同成立「無廢灣區」建設專題小組，着力深化環保與產業的聯動合作。內地有先進的回收處理技術和規模化的產業經驗，香港有國際化的市場環境和成熟的環保管理體系。香港會繼續發揮「一國兩制」下背靠祖國、聯通世界的獨特優勢，與內地城市攜手，共同推動區域性循環經濟的發展。

環境及生態局局長謝展寰致辭指

出，本港電動車數量在不到五年內激增六倍，現已超過17萬輛，增長速度位於世界前列。如何處理退役電池已經成為香港能否實現可持續發展的一個關鍵。

謝展寰表示，新落成的設施每年可處理10000公噸退役電池，相當於20000組電動車電池。退役電池經過處理轉化為「再生黑粉」後可供應本地和外地市場，不僅能推動香港的循環經濟發展，亦推動大灣區綠色科技的協同發展。

廢電池轉化黑粉 用作製新電池

轉廢為材

香港首間動力電池處理設施通過電池破碎、材料分選、物料乾燥、空氣淨化等工序，將舊電池轉化成「電池黑粉」等關鍵材料，賦能新電池生產，實現動力電池循環利用。營運設施的晉景新能集團預計，設施每年可處理2萬至3萬組電動車電池，並已預留充足擴容空間，以緊貼不斷增長的需求。晉景新能控股有限公司董事會主席郭晉昇昨日表示，設施採用國際領先自動化生產線，將退役電池轉化為再生黑粉。

減少對天然礦依賴

黑粉是廢舊電池的「精華所在」，濃縮了鋰、鈷、鎳等戰略金屬，回收後可直接作為高純度原料，用於新電池製造，實現資源的循環。黑粉回收能實現「有多少電池，就產出多少原料」。隨着全球越來越多電池廠被要求使用一定比例的回收材料，黑粉已成為推動循環經濟的關鍵資源，減少對有限礦

產的依賴，同時降低環境負荷。

黑粉能直接交付下游生產商

本港有關企業已與合作夥伴在大灣區乃至全國及海外設有生產線，確保在香港回收處理所得的黑粉，能夠直接交付給下游生產商，實現資源快速閉環。晉景新能控股有限公司首席營運總監暨晉陽國際董事總經理郭可兒表示，新設施可處理磷酸鐵鋰電池和三元鋰電池，覆蓋全港乃至全球大部分電動車的電池種類，相信設施可以滿足香港的需求。

本港電動車數量的快速增加，設施的產能備受關注。郭可兒表示，現時預計設施每年可處理10000公噸退役電池，集團已預留了充足的擴容空間，提升產能與升級技術，確保未來能緊貼不斷增長的市場需求。集團將來亦會探索擴大鋰電池的處理範疇，建立全方位的回收網絡，加速香港綠色運輸和低碳轉型步伐。

大公報記者 黃佩琳



▲通過電池破碎、材料分選、物料乾燥、空氣淨化等工序，將舊電池轉化成「電池黑粉」等材料。

2030年退役電池增至6700公噸

話你知

特区政府在《電動車普及化路線圖》提出，在2035年或以前停止新登記燃油私家車，致力於2050年前達至車輛零排放，爭取實現碳中和。近年來，本港電動車登記數量持續增長，電動車普及率日益上升，目前每10輛新登記

私家車中，有7輛是電動車。如今，香港已有超過17萬輛電動車。

電動車電池的壽命一般為5至10年。環境保護署根據過去電動車首次登記的數字，粗略估算未來五年的退役電池數量，將由2026年約1300公噸，逐步增至2030年約6700公噸。

過去，香港主要依賴出口方法處

理退役電池。據環保署於今年6月回應立法會議員提問表示，過去3年，經本地持牌處置設施初步處理後、運往外地認可合適處置設施循環再造的車用退役鋰電池，合共約130公噸，其中以2023年最多，為53公噸，2024年和2025年則分別為38.1公噸和38.7公噸。

責任編輯：鄭小萍 美術編輯：徐家寶